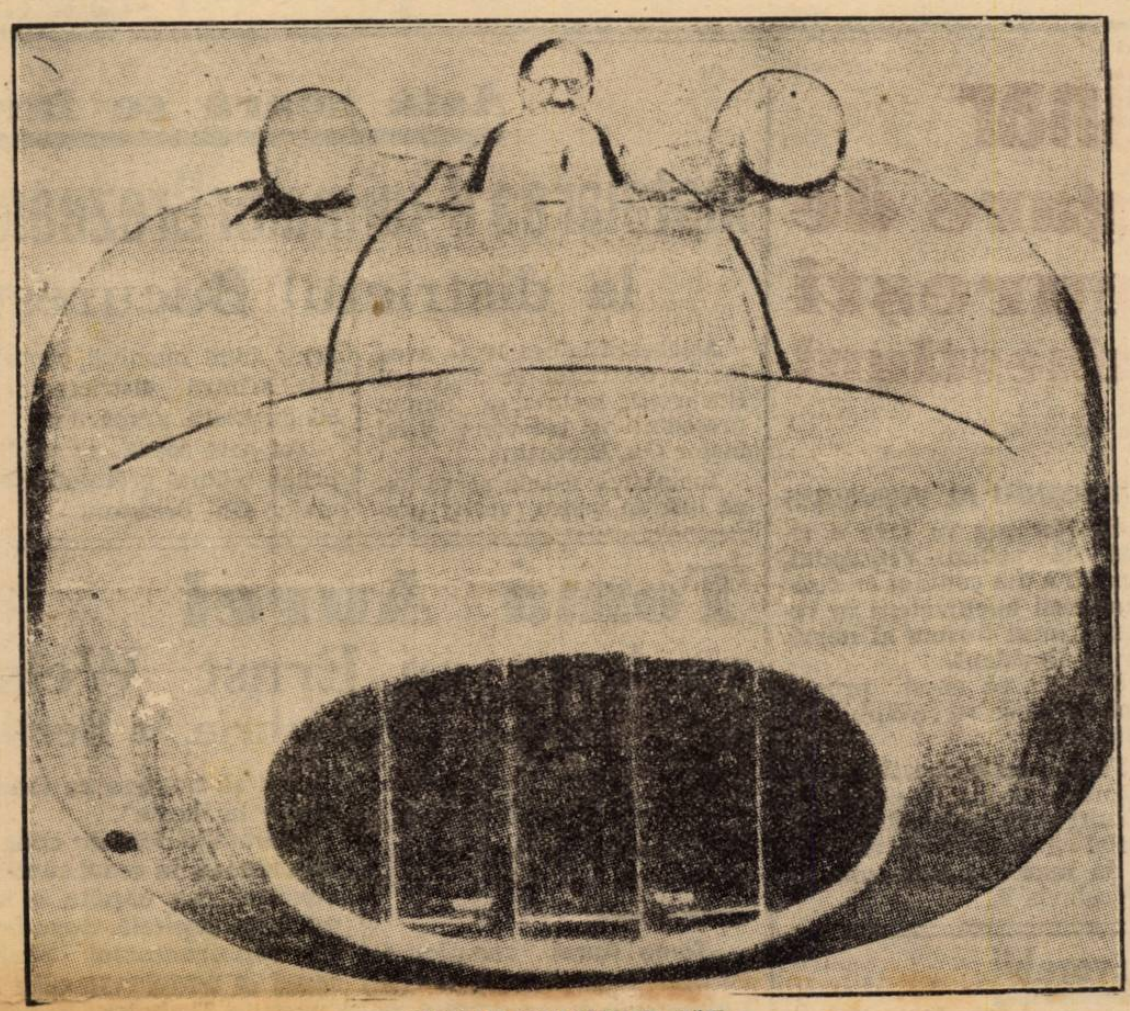
Dela de Chasseloup-Laubat la Eyston

Evoluția recordului mondial de viteză în automobil. In 40 ani recordul absolut a făcut un salt de aproape 500 km.



EYSTON ȘI BOLIDUL SĂU

Automobilistul englez G. E. T. Eysto neste din nou la ordinea zilei.

La bordul bolidului său „Thunderbolt", temerarul pilot și-a ameliorat propriul său record mondial de viteză absolută în automobil, realizând fantastica viteză orară de 555 km. 893.

Eyston și-a bătut propriul său record, cu aproape 54 km. pe oră. Este desigur, o performanță care întrece toate așteptările, mai puțin pe cele ale realizatorului ei, care a prevăzut-o încă de acum câteva luni.

Și se pare — Eyston a încercat să confirme prin gesturi — că isprava sa a însemnat numai o experiență și că realizatorul ei este capabil de mai mult.

Poate că, în momentul de față el se gândește la 600 km. pe oră. Și cine știe dacă pe Eyston nu-l tentează un duel cu marii ași ai aerului.

Desigur că acest lucru pare imposibil. Dar câte chestiuni importante nu au fost considerate drept irealizabile și geniul uman a isbutit totuși să le treacă în domeniul înfăptuirilor?

PERSONALITATEA LUI EYSTON

Nu se poate nega: căpitanul Eyston este un om în toată puterea cuvântului, stăpân pe nervii săi și inaccesibil descurajării. Este sigur că, orice alt automobilist afară de el, s'ar fi lăsat impresionat de faptul că, cu câteva zile înainte, defectarea cronometrului, l-ar fi privat de un record pe care îl stabilise.

Pentru cei cari cunosc bine riscurile unei astfel de încercări este normal ca o profundă descurajare să urmeze unei speranțe distrusă din cauze independente de voința celui care a pornit să transforme în realitate, un proect.

Dar Eyston care cunoaște valoarea calmului și a stăpânirei de sine nu a avut niciun moment de dificultate. A așteptat cu răbdare repunerea în stare de perfectă funcțiune a cronometrului și când s'a convins că totul este în regulă, nu a ezitat să urce în carlinga faimosului său „Thunderbold" spre a realiza formidabila ispravă.

Nu se va putea spune niciodată cât curaj și câtă stăpânire de sine necesită o asemenea încercare.

Isprava lui Eyston este cu atât mai frumoasă cu cât precedentul record îi aparținea și cu cât challenger-ul său John Cobb plecat și el la „Lacul Sărat" nu a dat măsura posibilităților bolidului lui. Deci, recordmanul mondial poate să trăiască liniștit pe avansul său, așteptând ca John Cobb să se releve.

DATE TEHNICE ASUPRA BOLIDULUI

Faimosul „Thunderbold" la volanul căruia Eyston a realizat noul record mondial de viteză absolută, este aproape acelaș cu care în Noembrie 1937, pilotul englez a depășit, pentru prima oară, 500 km. pe oră.

Trăsura este înarmată cu două motoare englezești Rolls-Royce de câte 36 litri 582, deci, în total 73 litri 164.

Puterea acestor motoare, socotind și compresoarele este de 4700 H.P.

Trăsura este montată pe șase roți dintre cari patru sunt directrice și așezate pe un boghiu, iar două se găsesc în spate, fiind dublate.

Problema frânajului acestui bolid a necesitat multe calcule și aceasta datorită faptului că trebuia să se găsească sistemul prin care să se absoarbă marea căldură desvoltată. In cele din urmă, soluția a fost găsită și Eyston a putut să gonească fără teama de a fi părăsit de frâne.

COLABORAREA ANGLO-FRANCEZA

Este de notat că, aerodinamismul mașinei se datorește preciselor îndrumări ale francezului Andreau care a desenat caroseria și a luat parte activă la confecționarea ei.

Eyston, în perfect gentleman, recunoaște aportul industriei franceze și nu neglijează să-l scoată în evidență.

EVOLUȚIA RECORDULUI MONDIAL DE VITEZA ABSOLUT

Mai jos publicăm un tablou care rezumă etapele succesive ale recordului mondial de viteză pe kilometrul și pe mila cu plecare din loc, întrucât cele mai mari viteze au fost realizate când pe kilometru când pe milă. Dar, documentele oficiale datând numai din 1924, este necesar să rezumăm ceiace s'a petrecut înainte.

Primul record mondial datează dela 18 Decembrie 1898, când contele de Chasseloup-Laubat, a realizat, la volanul unei trăsuri electrice, 63 km. 187 pe oră. Performanța a fost stabilită la Acheres.

Un an mai târziu, tot pe o trăsură electrică, Jenatzy a ridicat la 103 km. 882 pe oră, recordul de specialitate. Dar, abia în 1902, Rolls, la volanul unui automobil Mors, a fost primul care a depășit suta de kilometri cu un motor cu benzină, realizând 101 km. 694.

In același an, la 13 Aprilie, pe „Promenade des Anglais" la Nissa, Serpollet a atins pe o mașină cu motor cu aburi 120 km. 805 pe oră.

Trei luni mai târziu, dar cu un motor cu benzină, Caters a făcut aceiași medie ca și Serpollet.

In 1904, la Nissa, pe un Gobron-Brillé, Rigolly a reușit să realizeze 152 km. 542, pentruca în 1909, la Brooklands, Hemery pe Benz să facă 202 km. 691.

Apoi a început ascensiunea, perfect de bine indicată în tabloul nostru.

RECAPITULARE

In cei 40 ani de când există, recordul mondial de viteză absolută a fost deținut de: 19 englezi, 13 francezi, 5 americani, 3 germani și 2 belgieni.

Iată cum se prezintă situația pe națiuni:

ANGLIA

Macdonald	169.000
Lee Guiness	215.250
M. Campbell	219.378
Eldridge	234.896
M. Campbell	235.217
M. Campbell	242.800
Hod. Segrave	245.149
J. G. P. Thomas	272.458
J. G. P. Thomas	275.229
M. Campbell	281.447
Hod. Segrave	326.678
Hod. Segrave	372.478
M. Cambell	395.469
M. Campbell	408.720
M. Campbell	437.908
M. Campbell	445.492
M. Campbell	484.618
G.E.T. Eyston	502.330
G.E.T. Eyston	555.893

FRANȚA

Chasseloup-Laubat	63.157
Chasseloup-Laubat	70.312
Chasseloup-Laubat	93.750
Serpollet	120.805
Fournier	123.287
Augieres	124.137
Rigolly	134.328
Rigolly	152.542
Rigolly	166.666
Barras	168.221
Hemery	176.470
Hemery	202.691
Rene Thomas	230.548

AMERICA

Vanderbilt	122.448
A. Duray	136.363
Vanderbilt	148.555
Marriott	195.652
Barney Olfield	211.264

GERMANIA

Jenatzy	66.666
Jenatzy	80.357
Jenatzy	105.882

BELGIA

De Caters	153.846
De Caters	156.521

Recordul pe o milă cu plecare din mers

6- 7-1924	Arpajon	René Thomas	Delage	25 s. 12/100	230 km. 634
12- 7-1924	Arpajon	Eldrige	Fiat	24 s. 675/1000	234 km. 794
29- 3-1927	Daytona-Beach	Segrave	Sunbeam	17 s. 665/1000	327 km. 981
19- 2-1928	Daytona-Beach	Campbell	Napier-Campbell	17 s. 395/1000	333 km. 062
22- 4-1928	Daytona-Beach	Ray Keech	Triplex-White	17 s. 345/1000	334 km. 022
11- 3-1929	Daytona-Beach	Segrave	Irving-Napier	15 s. 56/ 100	372 km 340
5- 2-1931	Daytona-Beach	Campbell	Napier-Campbell	14 s. 65/ 100	395 km. 469
24- 2-1932	Daytona-Beach	Campbell	Napier-Campbell	14 s. 175/1000	408 km. 721
22- 2-1933	Daytona-Beach	Campbell	Campbell spéc.	13 s. 23/ 100	437 km. 916
7- 3-1935	Daytona-Beach	Campbell	Campbell spéc.	13 s. 5/1000	445 km. 492
3- 9-1935	Salt Lake City	Campbell	Campbell spéc.	11 s. 955/1000	484 km. 618
27- 8-1938	Bonneville Salt Bed	Eyston	Thunderbolt	11 s. 56/ 100	501 km. 200
19-11-1937	Bonneville Salt Bed	Eyston	Thunderbolt	—	555 km. 893

Recordul pe un kilometru cu plecare din mers

17- 5-1922	Brooklands	Lee Guiness	Sunbeam	16 s. 725/1000	215 km. 250
6- 7-1924	Arpajon	René Thomas	Delage	15 s. 615/1000	230 km. 548
17- 7-1924	Arpajon	Eldrige	Fiat	15 s. 32/ 100	234 km. 986
25- 9-1924	Pendine-Sands	Campbell	Sunbeam	15 s. 305/1000	235 km. 217
21- 7-1925	Pendine-Sands	Campbell	Sunbeam	14 s. 827/1000	242 km. 500
16- 3-1926	Southport	Segrave	Sunbeam	14 s. 6849/10.000	255 km. 149
27- 4-1926	Pendine-Sands	Parry-Thomas	Thomas spécial	13 s. 213/1000	272 km. 458
28- 4-1926	Pendine-Sands	Parry-Thomas	Thomas spécial	13 s. 8/ 100	275 km. 229
4- 2-1927	Pendine-Sands	Campbell	Napier-Campbell	12 s. 79[illegible]/1000	281 km. 447
29- 3-1927	Daytona-Beach	Segrave	Sunbeam	11 s. 2/ 100	326 km. 678
11- 3-1929	Daytona-Beach	Segrave	Irving-Napier	9 s. 665/1000	372 km. 4[illegible]
5- 2-1931	Daytona-Beach	Campbell	Napier-Campbell	9 s. 9/ 100	396 km. 040
24- 2-1932	Daytona-Beach	Campbell	Napier-Campbell	8 s. 90/ 100	404 km. 494
22- 2-1933	Daytona-Beach	Campbell	Campbell spéc.	8 s. 21/ 100	438 km. 490
7- 3-1935	Daytona-Beach	Campbell	Campbell spéc	8 s. 10/ 100	444 km. 444
19-11-1937	Bonneville Salt Bed	Campbell	Campbell spéc.	7 s. 42/ 100	485 km. 175
3- 9-1935	Salt Lake City	Eyston	Thunderbolt	7 s. 17/ 100	502 km. 100